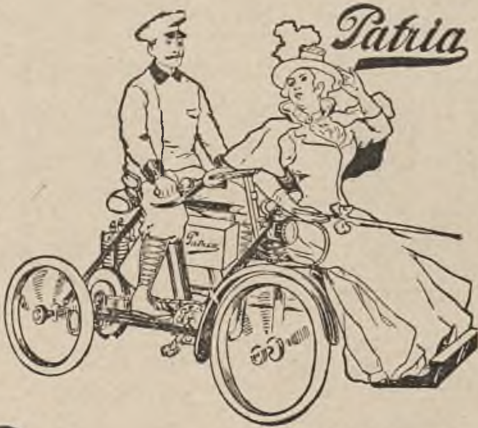


Fabryka kół „Patria"

Towarzystwo komandytowe

ALFRED WEIDLER

i Spółka

we Wiedniu, II/7 Handelsquai, 92.

Fabryka macierzysta

w SOLINGEN.

Wyłączne zastępstwo dla Galicyi, skład fabryczny i szkoła jazdy

we Lwowie,

ul. Trzeciego Maja róg ul. Kościuszki.

PATRIA

Koła do jazdy

koła motorowe i pakunkowe

o najwyższej dokładności wykończenia.

Wszystkie części własnej fabrykacyi.

Wszystko kute lub ciągnione, nic lanego.

Rama nie do zniszczenia.

Lutowania niewidoczne.



Rok. V. Dnia 5. września 1899. Nr. 17.

Przedpłata:

z przesyłką pocztową:

rocznie . .	4 zł
półrocznie .	2 „
kwartalnie .	1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych:

rocznie .	3 zł. — ct.
półrocznie .	1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe poświęcone sportowi kołowemu,

Organ urzędowy

Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S Lwowskiego i innych.

Wychodzi 5. i 20. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:

KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:

1 strona . .	24 złr.
½ strony . .	12 „
¼ „ . .	6 „
⅛ „ . .	3 „

Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya **we Lwowie,** ul. Szopena 7.

W Krakowie: księgarnia S A. Krzyżanowskiego.

Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek

Wszyscy członkowie Lwowskiego Klubu Cyklistów otrzymują „KOŁO“ bezpłatnie.

W SPRAWIE ZWIĄZKU.

Przypominamy, iż w sobotę dnia 16. b. m. odbędzie się o godzinie 7. wieczór w lokalu Redakcyi „Koła“ (ul. Szopena 7.) zebranie delegatów klubów i towarzystw kolarskich w sprawie założenia związku. Sprawa to zbyt wielkiej wagi, by ją można traktować z zwyczajną obojętnością. Cyklistyka u nas w ogóle tak chroma, tyle ma potrzeb, iż jedynie powołanie do życia instytucyi, którąby się sprawami tego sportu — lub lepiej powiedzmy środka komunikacyjnego — na seryo zajęła, mogłaby sprowadzić jakiś zwrot ku lepszemu.

Wpływ na poprawę stanu dróg, inicyatywa co do budowy specyalnych dróg lub bankietów, uregulowanie turystyki, wybór związkowych hoteli, zajazdów, restauracyi, ustawianie tablic orjentacyjnych lub ostrzegających i wiele jeszcze wiele innych spraw przeprowadzić może tylko instytucya taka, jak związek.

A są to wszystko rzeczy dla rozwoju cyklistyki wielkiej wagi, dopóki bowiem sprawy powyższe będą w dotychczasowem zaniedbaniu, dopóty trudno będzie myśleć o należytym rozwoju tego sportu.

Poza obrębem Galicyi isnieją wszędzie niemal takie związki i dzięki im pozyskał tam sport ten przynależne mu prawa, potrzeby jego są tam na każdym kroku i w obszernej mierze uwzględniane, powstają wszędzie specyalne drogi, bankiety i ścieżki dla cyklistów, wszędzie znajdują się tanie hotele i gospody związkowe i inne dogodności, toteż rozwój cyklistyki postępuje tam olbrzymim krokiem, koło jest tam w powszechnem użyciu, a społeczeństwo czuje jakiem dobrodziejstwem jest zastosowanie tego wehikułu.

Nie chciejmy się więc i my ociągać od pracy nad rozwojem cyklistyki, zbierzmy się w potrzebnej dla przestudyowania statutu związkowego liczbie, byśmy go zaraz mogli przedłożyć do zatwierdzenia, a następnie przez zimę się zorganizowali, z wiosną zaś r. 1900 rozpoczęli energiczną pracę.

Dnia 17. bm. odbędzie się na torze L. K. C. zabawa sportowa, której program podajemy osobno.



Moja pierwsza uczennica.

SZKIC Z ŻYCIA KOLARZA.

napisał Michał Sierota.

(Dokończenie.)

Oczka panny Mani nie mierzyły dokładnie, bo gościniec mierzył z 15 metrów szerokości, ale dla Mani przecież za blizko był rów z prawej i z lewej strony.

Tak męcząc się, dojechaliśmy do pierwszej wsi. Stanęła — popatrzyła na zegarek. Była czwarta. „A zatem 3 kilometry ujechaliśmy za dwie godziny rzekła; — trzeba wracać i to natychmiast, bo co powie mamcia?“

Tak — miała słuszność, trzeba wracać. Nawróciliśmy. Powrót był łatwiejszy, wprawy przybyło, z roweru już nie spadała. Humor wracał, zaczęła śmiać się i żartować. — Uważałem tę chwilę za stosowną do oświadczyn, teraz lub nigdy — pomyślałem

Zbliżyłem się do niej i jadąc obok rzekłem nieśmiało:

— Panno Maniu“, mam pani coś powiedzieć... ale nie mam śmiałości.. boję się — nie wiem czy pani pozwoli.

— Ależ proszę, czekam — to musi być chyba coś bardzo ciekawego.

— Nic ciekawego dla obojętnego — odpowiedziałem nabierając otuchy — ale jeżeli mi pani choć trochę sprzyja... Panno Maniu! muszę przed tobą otworzyć moje serc, wyznać ci, żeś mię oczarowała, że cię ko....

W tej samej chwili moja ubóstwiana, przestraszona szalenie pędzącymi naprzeciw końmi, straciła balans i wpadła do rowu obok gościńca, znikając mi z oczu zupełnie. W powozie, którego rozpędzone rumaki były powodem salto mortala panny Mani — siedziała jej matka...

Nie będę opisywał szczegółów sceny która się wtenczas odbyła na gościńcu jasielskim przy kilometrze 1·4. Nie gniewajcie się kochani czytelnicy, ale do dziś dnia jakieś dziwne dreszcze przechodzą po mej skórze na samo tylko wspomnienie tej chwili. Wyjaśnię tylko w kilku słowach: Matka przebudziwszy się ze słodkiej drzemki, gdy się dowiedziała od służby, że panna wyszła na miasto, dręczona złowrogiem przeczuciem — udała się natychmiast fiakrem do gmachu Sokoła, gdzie od Ignacego za kilka błyszczących koronek, łatwo całą naszą tajemnicę odgadła. Natychmiast siadła do fiakra i szalonym pędem kazała jechać za nami.

Nie miałem dotychczas żadnych przykrych zajść z matkami pięknych panien. Nie miałem też pojęcia że mamy tak pięknych córek jak panna Mania, mają tak wielki zasób bomb i granatów, w formie przykrych wyrazów — które się nawet w leksikonie nie znajdują. A jaka była wymowna, jak gładko jej to szło, ani razu się nie zająkneła. Najgorzej wyglądała panna Mania, którą wydobyliśmy z błotnistego rowu. Ponieważ jednak wszystko ma swój koniec, natwet ten żywot na padole łez. i zgrzytania zębami, więc i ta dla mnie nieskończenie długa i przykra scena, skończyła się. Matka z zabłoconą od stóp do głowy córką wsiadły do powozu — woźnica trzasnął z bicza i uwiózł z kłębach dymu — złoty sen panicza..

Nic nie pomogły moje błagania o przebaczenie, moje zapewnienia, żem nic nie winien. I owszem panna Mania widziała jedynie we mnie winowajcę i źródło wszystkiego nieszczęścia.

Powóz znikł jak złudne fata-morgana.,.

Został tylko słup kilometrowy — jako świadek mej niedoli, jeden rower cały, jeden uszkodzony - i ja!...

Nie pomogło nic — musiałem rower damski jako tako naprawić i pieszo oba rowery do miasta poprowadzić. Jakże mi było smutno! Spodziewałem się wrócić jako zwycięzca serca panny Mani, a tymczasem wlókłem się żółwim krokiem nie jak tryumfator ale jako pobity

Byłem zgniewany, rozdrażniony, zirytowany i.. zabłocony. Tak blisko szczęścia, a tak fatalne zakończenie.

Wróciwszy do domu, zacząłem rozmyślać nad mojem nieszczęściem. Przecież przez takie głupstwo panny utracić nie mogę.. Trzeba tylko to złe, którego winę nie ponosiłem jak najprędzej naprawić. Tak! jutro frak i oświadczyny — to będzie koniec moich udręczeń. Uspokoiłem się, a gdy po takim trudzie spać się położyłem — zasnąłem twardo..

Nazajutrz punktualnie o 12tej w południe, z bijącem z niepokoju i trwogi sercem o mój los, zadzwoniłem do mieszkania Radcostwa X., u których Mania gościła. Otworzyła mi drzwi sama pani radczyni, zdziwiona

moim uroczystym strojem i zaprosiła do salonu. Tu wyspowiadałem się przed nią, kombinując że nie zaszkodzi mieć przychylność ciotki. Roześmiała się „Ależ panie — odpowiedziała — panny Mani już niema, odjechała dziś rano z matką do Bielska gdyż za 4 tygodnie odbędzie się jej ślub z panem Z. zapalonym cyklistą, któremu Mania chciała zrobić niespodziankę i nauczyła się tu cichaczem na kole jeździć, ażeby mu mogła potem towarzyszyć w wycieczkach. Wspominała mi wczoraj wieczór, że pan się jakoś dziwnie wczoraj zachowywał, — zbyt był czuły — że żal jej, jeżeli się pan zbałamucił, że jednak ona się do tego nie przyczyniła".

Nie słuchałem dalej, — zerwałem się i wybiegłem przygnębiony i zrozpaczony nagą prawdą. Nieprzyczyniła się... nieprzyniła... prawda, że nie przyczyniła się wprost bo wogóle nigdy nie mówiliśmy o miłości; czasu nato nie było, zawsze bowiem cały czas zajmowało nam koło, pedały, siodło, kierownica. Ale te jej spojrzenia słodkie, a westchnienia gorętsze uściski dłoni, — czy te nic mi nie mówiły? Oj! mnie się zdaje że panna Mania choć trochę, choć niewinnie, ale zawsze była kokietką. —

Od tego czasu upłynęło pięć lat. Z fantastycznej idei poznania cyklistki i oświadczenia się jej na kole — skwitowałem. Wolę pannę poznać na piechotę, a potem ożeniwszy się nauczyć ją jazdy na kole To pewniejsze. Teraz więc jestem zajęty poszukiwaniem ślicznej brunetki, lub uroczej blondynki, któraby nie miała narzeczonego. Gdy tę nieznajomą poślubię — nauczę ją jazdy na rowerze i zrobimy podróż poślubną do Włoch albo do Tyśmienicy — co do kierunku podróży jeszcze nie jestem zupełnie zdecydowanym. W każdym razie ku zmartwieniu redaktora „Koła" wrażenia z tej podróży na kole opiszę.

Acetylen jako oświetlenie latarek kolarskich.

W krótkim stosunkowo czasie, wszedł acetylen w użycie do oświetlania latarek kolarskich, a stałby się był już z pewnością powszechnym gdyby nie uprzedzenia i przesadne obawy z powodu wybuchowych własności tego gazu

Nikt może z taką ciekawością nie śledzi postępów na polu acetylenowego oświetlenia, jak właśnie cykliści, toteż tem bardziej dziwnym się u nich wydaje ten brak zaufania do tego światła. Wszak acetylen jest już dobrze znanym gazem, wszedł już w modę i zapewne każdy kolarz miałby ochotę zrobić z nim próbę, gdyby mu nie stało przed oczyma jak jaki upiór niebezpieczeństwo wybuchu. Ale nawet mniej trwożliwe umysły upatrują w eleganckiej latarce acetylenowej jakąś piekielną maszynę, której użycie narazić może na jakieś straszne następstwa.

Wiele winy cięży na próbach z płynnym acetylenem, który jest rzeczywiście silniej wybuchowym, gaz jednak acetylenowy jest wobec tamtego niewinnym artykułem, zwłaszcza w tak skromnej objętości, jak w latarce kolarskiej.

Oświetlenie koła ma podwójne zadanie, mianowicie ostrzeżenie przechodni, lub zbliżających się pojazdów, powtóre zaś oświetlenie drogi dla jeźdźca, by go ochronić od najechania na jakieś przeszkody. Pierwszemu z tych zadań odpowiadały poniekąd dotychczasowe latarki oliwne lub naftowe, drugiemu wcale nie.

Wyłoniły się następnie latarki elektryczne, któreby mogły były odpowiedzieć obu zadaniom — lecz i te zawiodły oczekiwania, a to z powodu znacznego ciężaru, jak niemniej z tego powodu, iż zwyczajnie akumulatory wówczas wydały resztkę elektryczności, kiedy nowe ich naładowanie nie było możliwem W końcu rozpoczęto próby z acetylenem i po licznych mniej lub więcej udałych próbach uzyskano światło, które potrzebom cyklisty w zupełności odpowiada.

Z calciumcarbidu, chemicznego połączenia z palonego wapna i węgla, uzyskuje się pod wpływem wody gaz w ten sposób, iż chciwie pochłaniający wodę karbid rozkłada ją na tlen i wodor, ostatni zaś łączy się z znajdującym się w karbidzie węglikiem, wskutek czego po pozostawieniu znacznej ilości wapna, wytwarza się cuchnący wprawdzie, ale posiadający nadzwyczajną siłę świetlną gaz węglowodorowy — acetylen.

Przez dłuższy czas była produkcya karbidu bardzo kosztowną, — w krótce jednak wynaleziono znacznie tańszy spo-

sób jego fabrykacyi przez zmięszanie sproszkowanego koksu i wapna i wystawienie tej mięszaniny na gorąco przeszło 3000 stopni pieca elektrycznego.

Siła światła gazu acetylenowego jest cztery razy większą od auerowskiego światła żarowego, a piętnaście razy większą od zwykłego gazu świetlanego, a nadto nie gaśnie światło acetylenowe ani na wietrze, ani z powodu drgań. Ale ma gaz acetylenowy swoje niecnoty, jak: woń cuchnącą i właściwości wybuchowe przy niewłaściwem obchodzeniu się. Granice wybuchowości acetylenu zostały jednak dokładnie zbadane, a przedstawiają się w następujący sposób:

Skłonność do wybuchu u acetylenu wzmaga się w miarę ciśnienia, pod którem zostaje i w miarę wzmagania się temperatury. Skoro się temperatura podniesie na 750° C. następuje wybuch przy każdem ciśnieniu. Dalej zależy też wybuchowość, od zmięszania się acetylenu z innymi gazami, np. skoro się zmięsza powietrze w pokoju z 3% gazu acetylenowego i zetknie się z płomieniem światła. Dalej nie powinien się gaz acetylenowy stykać z miedzią, gdyż wytwarzają się w takim razie inne wybuchowe gazy.

Właściwości te tego gazu są jednak znane i zostały przy budowie latarek uwzględnione, tak iż przy dzisiejszych latarkach nie może być nawet mowy o jakiemś niebezpieczeństwie. Na każdy jednak sposób, kupujący latarkę acetylenową powinien zażądać dokładnego pouczenia o sposobie obchodzenia się z nią.

Konstrukcya latarek acetylenowych zastosowaną jest do przeprowadzenia powyższego chemicznego procesu, przyczem do najważniejszych warunków dobrego funkcyonowania latarki należy dobry kurek do regulowania dopływu wody do karbidu. Próby nalania wody wprost na karbid okazały się niepraktyczne, albowiem wytwarza się od razu za wielka ilość gazu, płomień staje się zbyt silny, a wskutek zamałego napływu tlenu, wśród syku gaśnie.

Z zaprowadzeniem systemu spływania wody kroplami, przez użycie stosownego kurka nastąpił zwrot ku lepszemu, ale i tu pokazały się liczne braki, jak bezpośrednie spływanie wody na karbid w jeden punkt, nieregularne wytwarzanie się gazu i zmieniające się co do siły światło. Tym brakom starali się konstruktorzy zapobiedz przez pośrednie doprowadzanie wody do karbidu, przy zastosowaniu najrozmaitszych kombinacyi, których tu wyszczególniać nie będziemy. Jednym z najpraktyczniejszych systemów okazało się zastosowanie podziurawionej na kształt sita rury, w którą wchodzi karbid, a która otoczona jest płaszczem wsiąkającym wodę, przez który dostaje się naokoło równomiernie do karbidu wilgoć.

Tak samo jak ważną jest możność regulowania przypływu wody do karbidu tak samo ważną jest możność zupełnego zamknięcia dopływu wody, w przeciwnym bowiem razie nie możnaby się ustrzedz od dalszego wytwarzania się gazu aż do zupełnego zużycia się karbidu lub wody. Tak tedy niezbędnym jest taki kurek, którymby można dopływ wody do karbidu zupełnie zamknąć.

Po zamknięciu dopływu wody — przy dłuższej stacyi lub po przybyciu z wycieczki — najlepiej pozostawić latarkę świecącą się, dopóki sama nie zgaśnie, karbidu się bowiem przez zagaszenie nie oszczędzi, a za to uniknie się niemiłej woni. Ale i wytwarzanie się dalsze gazu w razie zgaszenia światła niebezpiecznem nie jest, gdyż np. w pokoju trzebaby aż 3% gazu w stosunku do ilości powietrza, aby mógł przy wejściu z płonącem światłem nastąpić wybuch a tyle gazu skromna latarka wyprodukować nie zdoła. Zresztą już bardzo mała ilość wytworzonego gazu, da się w powietrzu uczuć z powodów swej woni.

Jeżeli mimo starannego obchodzenia się z latarką daje się uczuwać woń acetylenu — na co należy zwracać uwagę — wówczas leży wina w złej budowie latarki, względnie kurka i z taką latarką należy być bardzo ostrożnym.

Płomień acetylenowy musi mieć znaczny dopływ tlenu, inaczej bowiem białe jego światło nabiera niebiesko czerwonawej barwy, traci na sile, a wreszcie gaśnie. Dlatego też zwrócili technicy na ten moment baczną uwagę i przy dzisiejszych latarkach nie dadzą się już te braki znaleźć.

Do najlepszych należą palniki o dwóch pod kątem prostym do siebie skierowanych otworkach, gdyż promienie wychodzącego gazu uderzając na siebie rozszerzają się na kształt wachlarza i dają mo-

żliwie dużą powierzchnię zetknięcia się z powietrzem, wskutek czego węglik możliwie dokładnie się zużywa i jak najmniej zostawia sadzy.

O płomieniu, któryby zupełnie nie pozostawiał sadzy, nie może być tak dlu go mowy dopóki surowce, z których się karbid produkuje nie będą zupełnie czyste. Z $^1/_2$ klgr. karbidu będącego zwyczajnie w użyciu wytworzy się 150 liter acetylenu, z takiejże samej ilości absolutnie czystego karbidu 175 liter.

Ale i na to zwrócili technicy uwagę, przeprowadzając gaz przez stosowne filtry, a nadto palniki tak są urządzone, iż można je za pomocą pompki przedmuchać i w ten sposób sadzę lub osad usunąć.

Ważną też częścią latarki jest dobry, dokładnie paraboliczny reflektor. na który najlepiej się nadaje nowe srebro.

Toby było pokrótce zebrane warunki dobrej latarki acetylenowej. Przy latarce posiadającej powyższe warunki, nie może być nawet mowy o niebezpieczeństwie wybuchu, precz więc z uprzedzenia i obabami. *»All. Heil«.*



Garstka wrażeń z wycieczki.

Skreślił K. Hemerling.

(Ciąg dalszy.)

Już w przejeździe robi Ischl bardzo piękne wrażenie. Położony w kotlinie (468 m.), otoczony wspaniałemi górami, ulice ma przestronne i czyste, w środku miasta wspaniałe zabudowania, a cokolwiek dalej malowniczo rozrzucone liczne wille; przez środek miasta przepływa w zregulowanem i murowanem korycie rzeka Truna, do której tu również wśród miasta wpada rzeczka Iskila. Wzdłuż rzeki Truny na znacznej dość długości przestronna „Esplanada“, z kawiarnią i cukiernią, opodal wspaniały „Kursalon“ w parku Wirera, a przy ul. Wirera kolosalnych rozmiarów biust dra Wirera z Rettenbachu wystawiony przez „wdzięczny Ischl swemu dobroczyńcy“.

Przesunąwszy się przez tych kilka ulic stanęliśmy wnet w mieszkaniu pp. Guszalewiczów, gdzie mi przedewszystkiem przedstawiono dwuletnią ich córeczkę, a babcia (matka pani Guszalewiczowej) tymczasem zastawiła na werandzie podwieczorek. Po podwieczorku za prowadzono mię do przyspobionego dla mnie pokoiku. gdzie się opłukałem z kolejowych brudów i, stosownie do zlecenia, rzuciłem się zaraz w kostyum kolarski, gdyż w projekcie stała już wycieczka do 12 i pół km. odległego Stroblu.

Około godziny 5. siedzieliśmy na kołach, a w ciągu kilku minut byliśmy już za miastem na idealnie dobrej drodze, prowadzącej wzdłuż rzeczki Iskili, płynącej ze szmerem to po jednej, to po drugiej stronie gościńca i wśród malowniczych pasm górskich. Mimo, iż gościniec na całej swej szerokości jak stół gładki, prowadzi z jednej jego strony bankiet około 70 cm. szeroki przeznaczony specyalnie dla cyklistów. Ludność uprzejma, a zwłaszcza dzieciaki witają każdego przejeżdżającego cyklistę przeciągłemi „All Heil“! „All Heil“! Dróżnicy, których się tu często spotyka, uchylają przed cyklistą uprzejmie czapki, wnoszę więc, iż dostawać muszą od związków kolarskich pewnych subwencyi. W niespełna godzinie siedzieliśmy w cieniu drzew restauracyi „Hotel See“ w wiosce Stroblu, nad jeziorem St. Wolfgang czyli Aber. Jezioro to ciągnie się 11 km. na długość a na szerokość około 2 km., głębokość zaś dochodzi 113 m Około miasteczka St. Wolfgang, które ze Stroblu częściowo widać, jezioro się zwęża, a cieśnina ta dzieli je na górne i dolne. Ze Stroblu na St. Wolfgang do St. Gilgen kursują co godziny statki parowe. Na północ od jeziora sterczy w oddali wyniosły Szafberg (1780 m.), na który z St. Wolfgang prowadzi kolej zębata. Krótkość czasu, jaki miałem do rozporządzenia, nie pozwoliła mi odbyć wycieczki na ten szczyt, czego mocno żałuję, gdyż roztaczać się ma stamtąd wspaniały widok na wszystkie pasma gór i na wszystkie jeziora Kameralnych dóbr solnych dalej na górną Austryę aż po Las czeski, na styryjskie i

salcburskie Alpy, na równiny bawarskie i jezioro Chiem itd

Po orzeźwiającej kąpieli w jeziorze, w wodzie czystej jak kryształ i po pożyieniu się kilkoma szklaneczkami piwa, wybraliśmy się z powrotem do Ischlu. Teraz dopiero spostrzegłem się, że ze Stroblu do Ischlu jedzie się zupełnie „za darmo" i dowiedziałem się, iż różnica wysokości tych miejscowości wynosi około 80 m., czego jadąc pod górę w obec tak wyśmienitej drogi wcale nawet nie czułem.

(C. d. n.)



Koło

i obchodzenie się z niem.

(Ciąg dalszy.)

e. Rączki

Oba końce kierownicy zaopatrzone są w rączki kauczukowe, celluloidowe, rogowe, filcowe lub t. p., które są zwyczajnie do kierownicy kitem kauczukowym przyklejone. Skoroby się taka rączka odkleiła i zsunęła, należy dołożyć trochę kitu, rozegrzać go dokładnie i rączkę napowrót założyć.

Chcąc rączkę zdjąć, należy kierownicę przy niej rozegrzać tak, aby ciepło aż do jej końca doszło, poczem łatwo się rączka zdejmie. Jeżeli rączki są celluloidowe uważać należy, by się płomień nie zbliżył zanadto do niej gdyż celluloid jest jak wiadomo łatwo zapalny.

f. Korby.

U wszystkich niemal konstrukcyi umocowane są korby do osi korbowej za pomocą czopka klinowego. Skoro się tedy korba zluźni, należy ów czopek silniej młotkiem wbić i muterką go przyciągnąć. Chcąc korbę zdjąć z osi trzeba ów czopek wyjąć, a operacya ta wymaga pewnej wprawy i ostrożności, inaczej bowiem ulega zwyczajnie gwint na końcu czopka zniszczeniu. W warstatach reparacyjnych znajduje się zwykle osobny przyrząd, za pomocą którego śrubą się ów czopek wyciska; w braku jednak tego przyrządu musi być czopek młotkiem wybity. W tym celu ustawia się korbę tak, aby głowa czopka była na dół zwrócona, podkłada się z dołu, kawał żelaza, obcęgi, śrubsztak lub coś podobnego, — muterkę na końcu czopka zluźnia się i odkręca o tyle, aby koniec czopka nie wystawał, a następnie jednem lub dwoma silnemi uderzeniami młotka czopek się wybija. Jeśli czopek jest tak krótki, iż jego koniec z muterki nie wychodzi, zdejmuje się muterkę zupełnie, ale wówczas nie należy uderzać młotkiem wprost w czopek, lecz przełożyć go kawałkiem twardego drzewa lub kawałkiem miedzi.

Do wyjęcia osi korbowej wystarczy zawsze zdjęcie tylko jednej korby.

g. Koła łańcuchowe.

Tylne koło łańcuchowe jest zwyczajnie na zwykłym gwincie do piasty przyśrubowane, a ponieważ jest zwykle po prawej stronie umieszczone przeto przy obrocie ma tylko tendencyę jeszcze silniejszego przyśrubowania się.

Dla ubezpieczenia jednak od odśrubowania się przy hamowaniu pedałami, jest to koło jeszcze za pomocą stosownej mutry lub śrubki ustalone. — Przednie koło jest zwyczajnie stale z osią połączone, lub też wychodzą z osi trzy lub cztery płaskie promienie, do których się następnie koło zębate silnemi śrubami umocowuje. Ten ostatni system tę ma wielką zaletę, iż można do tych promieni umocowywać koła o rozmaitej ilości zębów i w ten sposób dowolnie przenośnię zmieniać.

h. Kulki

Kulki na których się łożyska obracają muszą być dokładnie okrągłe i jednakiej wielkości, nadwerężone tedy należy natychmiast wymienić, a przy wymianie uważać należy, aby nowa kulka była najdokładniej tych samych rozmiarów co inne. Skoro się nie ma tego przekonania, lepiej jest wymienić cały szereg kulek, co przy dzisiejszych skromnych cenach nie sprawi wielkiego wydatku.

Nie należy też przy rozbieraniu łożyska kulek ze sobą mięszać, lecz tak jak były tak samo napowrót je wkładać,

nie każdy szereg kulek w łożyskach jednakowo się zużywa, toż przez zmięszanie mogą się petem znaleźć w łożysku obok siebie mniejsze i większe kulki

i. Koło.

Jeżeli się koło wskutek jakiegoś wypad u jak np. pęknięcia lub złamania sprychy, przy uderzeniu lub „kapeluszu“ zwichruje trzeba je doprowadzić do pierwotnego stanu. Skoro które z kół zrobi tzw. „kapelusz“, trzeba przedewszystkiem położyć je na ziemi i przez naciśnięcie dzwona w przeciwległych a wystających do góry punktach je zrównać. Zwyczajnie pęka przy tem kilka sprych, a choć by żadna nie pękła, to zawsze będzie potem koło zwichrowane. Do naprawy zwichrowanego koła należy zdjąć pneumatyk i osadzić koło napowrót w widłach. Następnie zakłada się nowe sprychy w ten sposób, iż przesuwa się je przez otwór w piaście tak aby się główka sprychy na niej oparła, a następnie zakłada się przez otwór w dzwonie naśbubek i zakłada się go na gwint sprychy. Sprychy wszystkie muszą być silnie i równo napięte; naciąga się je przez obrót naśrubka wprawo, a zluźnia przez obrót w lewo. Już przez naciągnięcie nowych sprych dzwono koła do pewnego stopnia się zrówna, poczem należy dążyć do zupełnegoześrodkowania (zcentrowania) koła W tym celu bierze się kawałek kredy przytyka ją w pobliżu dzwona do widełek i koło lekko w ruch puszcza; w miejscach gdzie dzwono wychodzi ze swej płaszczyzny zostawi kreda znaki i w tych miejscach należy sprychy cokolwiek zluźniać, po przeciwnej zaś stronie naciągać. Wystarczy zawsze jeden obrót naśrubków z jednej względnie z drugiej strony, a należy to tak długo powtarzać, dopóki całe dzwono nie wróci do jednej płaszczyzny. Zwracamy uwagę, iż czynność ta jakkolwiek nie zbyt trudna, jest mimo to bardzo mozolna i wymaga niekiedy nawet kilkugodzinnej pracy, zanim się zdoła koło zrównać. Uważać przytem należy, aby się całe dzwono nie przechyliło w jednę stronę, co się stać może przez zbytnie naciągnięcie wszystkich sprych po jednej leżących stronie; płaszczyzna przechodząca przez środkową linię dzwona, przecinać ma punkt środkowy osi.

Do naciągania sprych używa się specyalnego śrubsztaczka lub klucza, których można nabyć w każdym handlu sportowym. W braku klucza użyć można ku temu zwykłych małych obcążków.

(C. d. n.).

Literatura.

Nader ruchliwa firma wydawnicza Freytaga i Berndta we Wiedniu (VII/1 Schottenfeldgasse 64) puszcza znów w świat kilka nowości przeznaczonych dla cyklistów.

Przedewszystkiem zasługują na pochlebną wzmiankę Freytaga „Karty dla cyklistów“ w podziałce 1:300,000 obejmujące całe Niemcy i część Austryi. Obecnie wyszły z druku: nr. 19. południowo zach. Czechy i Las. bawarski; nr, 23. Monachium i Bawarya połudn: nr. 24. Austrya g. i Salcburg; nr 25. Austrya d.; nr. 37. Tyrol i zachod. Karyntya: nr. 28. Styrya i wsch Karyntya; nr. 29. Połudn. Tyrol i Włochy górne; nr. 30. Kraina i Pobrzeże (Wenecya, Tryest, Udina, Zagrzeb) .Każdy turysta, wybierający się na wycieczki w tamte strony, winien się w karty te zaopatrzyć, ma tam bowiem wyśmienite i łatwo zrozumiałe oznaczenia odległości, wzniesień, dróg, kolei — wogóle potrzebne dla cyklisty informacye. Cena egz. na papierze zwyczajnym 80 ct., na japońskim 1 zł.

Drugą nowością jest małe wydanie kart dla cyklistów, których obecnie 8 kart opuściło prasę a to: nr. 10. Lublana, 11. Tryest, 12, Passawa, 13. Budziejowice, 14. Pilzno, 15. Praga, 16. Ratyzbona, 17. Augsburg w tej samej podziałce jak powyższe. Cena karty 15 ct.

Wreszcie nowość w kartach korespondencyjnych, na których łączą się widoki z mapką odnośnej okolicy. Rysunki wykonane artystycznie (przez L. E. Petrowitza) a mapki wzorowo, łączą się w oryginalną i piękną całość. Wydanych obecnie 18. sztuk kart obejmuje między innemi Grac, Frein, Gutenstein, Lilienfeld, Celowiec, Schneeberg, i t. d. Ceny pojedynczo po 5 ct. za sztukę, kollekcya 18 kart. 90 ct.

KRONIKA.

— P. Józef Zejdowski znany i ulubiony warszawski artysta dramatyczny i znakomity monologista, a przytem kolega na po kole i piórze, którego podobiznę i życiorys podaliśmy w nrze 4. „Koła“ z roku 1898, a który nam w swoim czasie przesyłał z Paryża tak znakomite korespondencye, przybywa — jak się dowiadujemy z warszawskiego „Kolarza“ — na stały pobyt do Lwowa, gdzie został zaangażowany do teatru hr. Skarbka.

Pożegnalny koncert tego artysty odbędzie się w Warszawie dnia 7. września w salach redutowych.

Z otwartemi rękami i sercami oczekujemy tu miłego gościa!

— Nasz kolega sportowy pan P. prosi nas o zamieszczenie, co niżej:

„Przejeżdzając w niedzielę 20. zm. przez Chodorów, zatrzymałem się na dworcu celem posilenia się przed dalszą czekającą mnie na kole drogą, — gdzie zjadłem i zapłaciłem:

Za bułeczkę (to dobrze)	ct	2
„ płatek szynki wielkości średniego zegarka kieszonkowego grubości centówki	„	20
za dwa jaja surowe	„	10
„ mały kieliszek wódki	„	10
Razem	ct.	42

za co w każdym lwowskim sklepie zażądanoby najwięcej centów 15, choć i tutaj z filantropji jeść nie dają, za to jednak dama za bufetem, mówiąca tylko po niemiecku, ma brylanty duże jak „koci łeb“, a właściciel w szkockiej czapeczce na głowie minę angielskiego lorda, butę niemieckiego grafa, a grendezzę hidalga. Niech to będzie na przestrogę braciom kolarzom.“

— Wycieczka Warsz. T. C. do Rawy urządzona 27. z. m. udała się wybornie. Do Skierniewic dojechano koleją, dalszych 25 km. na kołach. Przybyli też do Rawy cykliści piotrkowscy pod wodzą p. Lermontowa. Po obiedzie odbyły się wyścigi drogowe na dynstansach 1, 6 i 9 wiorst.

W dniach 8. i 10. bm. odbędą się na Dynasach międzynarodowe wyścigi, do których są już zaangażowani Verheyen z Amsterdamu Weeck z Dortmundu, Nieuport i Ruinard z Paryża.

— Sport kołowy i myśliwski dają się ze sobą wdocznie wygodnie łączyć. Przed kilku dniami powracał ulicą Sapiehy jakiś z tutejszych myśliwych w starszym wieku, ze strzelbą na plecach — obładowany obficie ubitą zwierzyną.

— W Odessie przyszło podczas wyścigów 27. zm. znów do skandalów podobno z powodu nieregularnej jazdy Włochów Lanfranchiego, Erosa i Cisottiego przeciw Pogożewowi i Utoczkinowi.

— Pewien właściciel składu kół w Glasgowie wpadł na praktyczny pomysł; zdejmuje on mianowicie z każdego, który u niego koło wypożycza fotografię, a przy zwrocie oddaje mu ją gotową. W ten sposób zyskał pomysłowy kupiec bardzo licznych klientów, a jest natomiast od kradzieży do pewnego stopnia zabezpieczony, gdyż mając fotografię łatwo może złodzieja schwytać.

— Angielski zawodowiec Hale postawił sobie za zadanie, przez cały rok z wyjątkiem niedziel robić po 100 mil ang. na kole bezłańcuchowem, z którego to powodu pozawierano rozmaite wysokie zakłady. Przedsięwzięcie to w każdym razie nie łatwe do wykonania przebyć w ciągu roku 31.000 mil, czyli 50.362 km.

— Pewien belgijski cyklista liczący lat 68, wyzywa wszystkich jeźdźców wyżej lat 60 na match.

— Na placu przyszłorocznej wystawy paryskiej sposobi się dla wygody zwiedzających remiza na przechowanie 21.000 rowerów i 500 pojazdów motorowych.

— Cordang-Desgrange. Cordang zgłosił się był w swoim czasie do trzydniowego wyścigu na torze w Parku Książęcym, którego dyrektorem jest Desgrange. W ostatniej chwili oświadczył trener Cordanga dyrekcyi toru, że Cordang z powodu niedyspozcyi nie może wziąć udziału w wyścigu. Wskutek tego wyłączył Desgrange Cordanga na zawsze od wyścigów na tym torze, a nadto wniósł skargę do francuskiej Unii, która Cordanga na 3. miesiące dyskwalifikowała, albowiem dwaj przez dyrekcyę sprowadzeni lekarze określili stan zdrowia tego wyścigowca jako normalny.

Obecnie wniósł Cordang skargę przeciw dyrektorowi i przeciw Unii, przedkładając świadectwo dra Savoire'a, który mu nakazał spokój pod grozą zapadnięcia na tyfus. Straty Cordanga wskutek tej dyskwalifikacyi są bardzo znaczne, pozawierał on bowiem liczne kontrakty, których obecnie dotrzymać nie może. Wynik skargi będzie w każdym razie ciekawym.

— Cykliści wojskowi, rozwożący rozkazy swoich wyższych władz, przejęci snać ważnością misyi, upraszczają sobie drogę w ten sposób, że nie jadą środkiem ulicy, jak to poleca przepis policyjny, obowiązujący nietylko cywilnych, ale jeżdżą z szybkością kuli Manlichera najbardziej uczęszczanymi chodnikami. Piszący te słowa, który jest zawsze z wielkim respektem dla obrońców ojczyzny, a dla ich „pneumatycznych“ zdolności ma wielkie uznanie, byłby mimo tego wszystkiego legł sromotnie pod kołami wojskowego bicykla, gdyby nie in-

stynkt najzwyklejszy, który zupełnie bez jego świadomości sprowadził go z chodnika na drogę, zapewne z poszanowania dla pana kaprala od strzelców, jadącego na bicyklu o godź. 12 w południe prawym chodnikiem ul. Kopernika. Daruję sobie traktat psychologiczny na temat zmian wywołanych w ustroju nerwowym przeciętnego śmiertelnika, wskutek nagłego ukazania się bicykla i kaprala i zadowolę tylko odpowiedzią na pytanie: Czy władza wojskowa pouczyła swoich podwładnych cyklistów że chodniki nie są terenem do ich popisów w tym kierunku i czy policyant w ul. Kopernika wie o tem, iż chodnikiem „bicykle nie chodzą.“? (Sł. P.)

Ważniejsze wyścigi i matche.

— Łódź 27 sierpnia. Wyścig juniorów 1. Beck, 2. Pladeck, 3. Lindner Handicap 40 0 m. 1. A. Gilles, 2. Sobczak, 3 Pladeck — »Derby« z trzech części. W przedbiegach kwalifikacyjnych z 18 jeźdźców zakwalifikowano 6 a to Muszyńskiego, Alfr. Gillesa, Art. Gillesa, Władka (pseud.), Wyhowskiego i Krugera. Biegi w »Derby« na 500 m. na 1000 m. i na 10.000 m; w dwóch pierwszych biegach oznaczono przybywających punktami a to pierwszego 4, drugiego 3, trzeciego 2, czwartego 1, w biegu zaś trzecim pierwszego 6, drugiego 5 itd Największą ilość punktów bo 14 zdobył St. Wyhowski, 2. Art Gilles p 11, 3. Muszyński p. 7, 4 Władek p. 6. — Mistrzowstwo Łódzk. T. C. 7500 m. zdobył Hentschke w 16:16²|₅, 2. Władek. 3. Krüger — Omnium handicap 4000 m. 1 dwojak Alfr. Gilles-Muszyński, 2. dwojak Ossowski-Sobczak, 3 Dwojak Art. Gilles-Blin. — Dwojaki 5 000 m. 1 Wyhowski-Sobczak w 8:28²|₅, 2 Gilles-Muszyński, 3. bracia M. i A. Barańscy.

— Wyścig 100 wiortowy o tytuł mistrza jazdy w Królestwie Polskiem rozegrał się dnia 20. sierpnia na szosach Brzeskiej i Lubelskiej pomiędzy wsią Dęby Wielkie pod Nowo-Mińskiem a miejscowością Jagodne koło Garwolina. U startu stanęło 14 wyścigowców. Do mety przybył 1. Stanisław Wyhowski w 3 godziny 29 min zdobywając tytuł „Mistrza jazdy rowerowej w Królestwie Polskiem na r. 1899“, szarfę mistrzostwa i 100 rs.; 2. Stanisław Barański w 30 min. później (50 rs.); 3 Stanisław Sobczak w min. 10 po Barańskim; 4 Gładoch, 5. Lwów z Siedlec. Dwaj następni Simonberg i Nawski nie osiągnęli normy.

— Wyścigi oddziałów kolarkich »Sokoła w Poznaniu». Przy i wielkim udziale publiczności liczącej przeszło 4000 osób, odbyły się w niedzielę 13. sierpnia wyścigi oddziałów kolarskich sokolich. Do 10 biegów zgłosiło się w ogóle 30 jeźdźców Przebieg poszczególnych wyścigów, z których każdy żywo zajmował publiczność, był następujący: I. Bieg nowicyuszy 2000 m. czyli 5 okrążeń toru. 3 medale. Przy starcie 8 druhów. 1) Heinri ht. Kruświca, 3:38¹/₅, 2) Łuczyński, Inowrocław, 3) Stankiewicz, Poznań. — II. Wyścig dla członków oddziałów kolarskich Sokolich. 2000 m czyli 5 okrążeń toru 3 odznaki honorowe. Przy starcie 6 druhów. 1) Majchrowicz, Oborniki, 3:54²|₅, 2) Maserak, Poznań, 3) Dybizbański, Poznań. — III. Wyścig główny międzynarodowy dla amatorów. 4000 m. czyli 10 okrążeń toru. 3 medale i nagroda w wysokości 30 m za prowadzenie. 1) Walczyński, Poznań, 6:58, 2) Owczarczak, Jeżyce. — 3) Kloeber, Poznań, oraz nagrodę za prowadzenie 7 okrążeń. — IV. Wyścig dla pań 1200 m. czyli 3 okrążenia toru 3 odznaki honorowe. Przy starcie 5 pań. 1) H., Poznań, 2) Majchrowiczowa, Oberniki, 3) J., Jerzyce. — V. Wyścig o mistrzowstwo „Sokoła“. 4000 m. czyli 10 okrążeń toru: Rekord 7 min. Przy starcie 7 druhów. Nagrody: szarfa biała na rok 1899. i 2 odznaki honorowe. 1) Dybizbański zdobywa szarfę i tytuł mistrza na r. 1899. 2) Majchrowicz, Oborniki, 3) Mazerak. Poznań. — VI. Wyścig międzynarodowy z ustępstwami. 2000 m. czyli 5 okrążeń toru. 3 medale. Przy starcie 6 jeźdźcow. Kloeber i Walczyński udzielają ustępstwa do 150 m. 1) Kloeber 3:8, 2) Walkzyński, 3) Mańczak. — VII. Wyścig na tandemach, obsada damsko-męska 2000 m. czyli 5 okrążeń toru. 3 pary odznak honorowych. 1) St. Brzeski z panią Majchrowiczową, 2) Mańczak z p. H. 3) Walczyński z p J. — VIII. Wyścig z ustępstwami dla członków oddziałów kolarskich. 2400 m. czyli 6 okrążeń toru. 3 odznaki honorowe. Przy stzrcie 10 druhów. Dybizbański i Mazerak bez ustępstwa. 1) d. Mazerak 3:48. 2) Dybizbański. 3) Kokociński — IX. Wyścig międzynarodowy na tandemach 3200 m. czyli 8 okrążeń toru. 3 pary medali. Przy starcie 4 tandemy. 1) Bracia Kloeber 5:38, 2) Walczyński-Owczarczak. 3) Dybizbiński-Jezierski. — X Wyścig pocieszenia. 2000 m. czyli 5 okrążeń 3 upominki. 1) Bublitz, Szamotuły. 2) Fezój 3) Kolce.

— Wielka niemiecka nagroda: Pierwszy dzien tego wielkiego wyścigu, z nagrodami 4000, 1200, 500 i 200 marek rozegrał się 27. zm w Berlinie. W dniu tym odbyło się 10 przedbiegów na 1000 m. — Pierwsi z tych przedbiegów wezmą udział w międzybiegach, drudzy w biegach nadziei. Wyniki następujące 1) 1. Minozzi, 2. F. Verheyen. Bez miejsca: Jaap Eden, Peter. — 2) 1. Mündner, 2. Arend Bm. Dorossi, Deleu. Parlby, Herty. — 3) 1. Huber 2 Bourotte. B. m. Nieuport, Becker 4) 1. Pontecchi, 2. Mulder B m. Lusum Gougoltz — 5) 1. Banker, 2. Grogna. B m. Dirheimer, Suchetzky, Bocquillon. — 6) 1. Jacqelin, 2. Maffi B. m. Damry, Breitling. A. Verheyen. — 7) 1 Büchner 2. Käser B m. Beckers, Singrossi, Koch. — 8) 1. Louvet 2.

Mayer. B. m. Tommaselli odstąpił, Kudela, Heimann. — 9) 1. Seidl, 2. v. d. Tuyn B. m. Ruinart, Oberberger. — 10) 1. Meyers, 2. Weeck. B. m. Hansen, Heering.

Z biegów nadziei wyszli z pierwszego Fr. Verheyen, z drugiego Arend. Tak więc tych dwu i dziesięciu powyższych, którzy przybyli do mety jako pierwsi, wezmą udział w międzybiegach, które się odbędą 3. września.

Drugi dzień 3. b. m. Wszyscy uprawnieni do startu defilują raz przed publicznością: Międzybiegi po 1000 m 1) 1. Büchner, 2, Meyers, 3. Puntecchi. — 2) 1. Arend, 2. Banker, 3. F. Verheyen. — 3) 1. Seidl, 2. Huber, 3 Jacquelin — Wyścig. kwalifikacyjny 1 Huber.

Bieg rozstrzygający 1. F. Seidl z Grazu, 5 W. Arend z Berlina. 3. B Büchner z Gracu, 4. A. Huber z Monachium.

Najnowsze rekordy.

— Rekord 100 wiorstowy szosowy W. T. C. ustanowiony został 20 z m. przez St. Wyhowskiego na 3: 9:00, (poprzedni rekord Osińskiego 3:35:$32^4/_5$)

— Rekordy drogowe na 100 km. i 100 mil ang ustanowił Baugè 23. z. m. na drodze Orleans Vierzon na 2: 7:09 i 3:57:05.

— Rekord z Rzymu do Paryża 1510 km bez prowadzenia ustanowił włoski amator Oratio Toscano na 8 dni i 14 godzin Dotychczasowy rekord Terronta wyn sił 10 dni. Toscano liczy lat 20 i zabawi parę miesięcy w Paryżu, gdzie się chce zmierzyć z tamtejszymi amatorami.

Samochody

— Mistrzowstwo światowe dla samochodów rozegrało się 21 z. m. w Lille. Po trzech przedbiegach przybyli w biegu rozstrzygającym na 10 km. 1 Osmont w 5:$8^2/_5$, 2 Regal, 3. Accon, 4. Vasseur.

Nekrologia.

Zwilżyły się oddawna zaschnięte oczy moje, zatłukło żałośnie zakamieniałe serce, gdym przeczytał telegram z Płocka o ostatnich regatach wioślarskich. Na maszcie przystani, miasto kolorowej flagi, zawieszono żałobną chorągiew. Wezbrane i rozhukane fale Wisły, wciągnęły w mętne wody osadę warszawską, przybyłą na zawody Gdy ich wydobyto, porachowali się, lecz brakło siódmego. Młody 25 lat liczący, Jan Bliziński, krewniak śp. Józefa, obdarzony temi samemi prawemi zaletami charakteru, jakiemi nestor dramaturgów polskich rozkochał serca nasze, — nie ujrzał wiecej światła dziennego, nie uścisnął na pożegnanie dłoni osierociałej osady, w mundurku, z odznaką wioślarza warszawskiego, opuścił młode nasze zastępy. Z trudem odnalezione ciało przywieziono Wisłą do żałobnie przybranej przystani warszawskiej, a stąd towarzysze po wiośle odprowadzili je na Powązki.

Cześć Twej pamięci, dzielny druhu!

L Mękol.

Program

Wyścigów słowiańskich kolarzy (amatorów)

we Lwowie

8. września 1899 po ołudniu

na torze L. K. C. 400 metrów długości.

---

1. Wyścig zachęty 1 mila ang 1609 m. = 4 okrążenia + 9m. Otwarty dla tych, którzy w b. sezonie nie zdobyli na torze żadnej nagrody. 3 medale: srebrny większy, mniejszy i brązowy.

2. Wyścig gości słowiańskich 2.000 m = 5 okrążeń. Otwarty dla wszystkich przybyłych kolarzy, z wyjątkiem mających stałą siedzibą we Lwowie. 3. medale: srebrny złocony duży, srebrny większy i mniejszy.

3 Wyścig główny o przodownictwo 5.000 m. = $12^1/_2$ okrążeń. Zwycieża, kto przyjedzie największą ilość razy jako pierwszy przez taśmę 3. medale: złoty, srebrny złocony, srebrny większy.

4. Wyścig drugoklasistów 2.000 m = 5 okrążeń. Dla jeźdźców słabszych, według zeszłorocznej klasyfikacyi L. K. C. Jeźdźców zamiejscowych wedle nadesłanych zgłoszeń, przydzieli do II. klasy Komisya sportowa L. K. C. 3. medale: srebrny złocony, srebrny większy i mniejszy.

5. Wyścig pań 2 mile ang. = 3.218 m. = 8 okrążeń + 18 m 3. medale: srebrny duży złocony, srebrny większy i mniejszy.

6. Wyścig główny na tandemach 5.000 m. $12^1/_2$ okrążeń Otwarty dla wszystkich. 3 pary medali: 2 złote, 2 srebrne złocone. 2 srebrne duże

7. Wyścig z wyrównaniem na maszynach dowolnych mila ang. = 1609 m. = 4 okr + 9 m Otwarty dla wszystkich. 3 srebrne medale, względnie 3 pary medali.

8. Wyścig pocieszenia 2.000 m. = 5 okrążeń. Otwarty dla tych, którzy w powyższych biegach nie zdobyli żadnej nagrody. 3 medale: srebrny większy, mniejszy i brązowy

9. Match pomiędzy dwoma najlepszymi jeźdźcami dnia 0.000 m. = 25 okrążeń Jeźdźców wybierze, wedle wyników z pojedynczych biegów, Komisya sportowa. Zwycieży ten, który dogoni swego przeciwnika za co otrzyma medal złoty W przeciwnym razie otrzymają oba medale pamiątkowe srebrne.

Propozycye

zabaw i wyścigów, jakie odbędą się 17. września w niedzielę, tj. drugiego dnia zjazdu delegatów związkowych, na torze L. K. C.

1. Wyścig z balonikami 2.000 m. czyli 5 okrążeń. Otwarty dla wszystkich. (Do siodła maszymy każdego z uczestników przywiązanym będzie balonik powietrzny, a konkurenci starają się wzajemnie takowy odciąć. Zwycięży, kto pierwszy i z balonikiem do mety przybędzie).

2. Wyścig Akademickiego Klubu Cyklistów 1 mila ang. = 4 okrąż + 9 m. Otwarty tylko dla członków A. K. C.

3. Wyścig komiczny z jajem na łyżce $^1/_2$ mili ang. = 2 okr. + $4^1/_2$ m Otwarty dla wszyskich. (Uczesnicy otszymają jedno jajo na łyżce, którą mają trzymać cały czas biegu przed sobą w ręce. Zwycięży, kto pierwszy do mety przybędzie, a nie straci jaja po drodze).

4. Wyścig Sokoli. Otwarty tylko dla członków Oddziału Kolarzy Sokoła Lwowskiego.

5. Wyścig kombinacyjny około 3000 m. Otwarty dla wszystkich. Uczestnicy jadą od startu 620 m na maszynach, gdzie z takowych zesiadają i biegną 140 m. po torze, następnie na przestrzał toru do swych maszyn, siadają na takowe, i jadą jeszcze 180 m. (Tor L K. C. ma 400 m. długości)

6. Wyścig z wyrównaniem na maszynach pojedynczych 1000 m. = $2^1/_2$ okr. Otwarty tylko dla członków Tow. Kolarzy Wyścigowców.

7. Wyścig konia z cyklistą (tandemem) 2000 m — 5 okrążeń

8. Wyścig z przeszkodami 1200 m. = 3 okrąż. Otwarty dla wszystkich.

9. Puszczanie komicznych balonów.

10. Jazda piekielna na różnorodnych maszynach o zmroku.

Do biegów O. K. S. — A K. C. i T K. W. należy się zgłaszać w odnośnych Towarzystwach do piątku 15. bm. godziny 12. w południe. Do innych aż do rozpoczęcia wyścigów.

PROPOZYCYE.

Klub sportowy „Pilzno“ urządzia dnia 10. bm. o godzinie pół do 3. Wielkie międzynarodowe zawody atletyczne, na torze (500 m.) Cz. K. V. „Plzen“.

Program:

1. Dzwiganie ciężarów 40 kg. lewo i praworącz, 70 kg. oburącz

2. Grecko-rzymskie zapasy o mistrzowstwo czeskie. Zwycięzca otrzyma tytuł mistrza i odznakę

3. Rzucanie dyskiem.

4. Bieg pieszy 100 m. o mistrzowstwo m Pilzna.

5. Bieg na 500 m. dla juniorów.

6. Bieg wyrównawczy na 100 yardów (91·4 m.)

7. Bieg roztawny na 1000 m. Cztery stafety.

8. Bieg z przeszkodami na 120 yardów.

9. Bieg na 5 mil. ang. (8045 m.) o mistrzowstwo czeskie.

10. Rzut nogą fotbalowego balonu w dal.

11. Skok w wyż o tyczce.

12. Skok w wyż wolny.

Zawody przystępne dla wszystkich amatorów, bez względu na narodowość, z wyjątkiem liczby 4. — Bieg 5 dla tych, którzy pierwszej nagrody nie zdobyli. Obowiązują przepisy „Ceske Athleticke Amateurske Unie“ w Pradze. - Wkładki po 2 korony, do l. 4. cztery korony, do l. 2. i 9 po 6 koron. — Zgłoszenia przyjmuje dr. Fr Sedlaczek adwokat w Pilznie, ul. Solna 256.

Dnia 10 września odbędzie się wycieczka po południu do Lubienia gdzie odbędzie się wyścig drogowy 40 km. ku Rudkom i z powrotem. 3 nagrody honorowe. Wyścig otwarty dla wszystkich kolarzy z Galicyi. Wpisy za opłatą 1 złr. przyjmuje do soboty 9., do godź. 8. wieczór T Gustowicz Akademicka 12.

Dnia 17. września, w wyścigach torowych L. K. C. dodanym będzie jeden bieg dla członków T. K. W.

Dnia 24. września, w razie słoty 29. odbędzie się doroczny wyścig o mistrzowstwo T. K. W., na przestrzeni Mikołajów-Stryj 30 km., połączony z kilkoma innymi biegami i wycieczką do Stryja. Bliższe szczegóły ogłoszone będą na tablicach Towarzystwa, a zamiejscowi członkowie będą listownie zawiadomieni.

Przyjęci zostali na członków czynnych T. K. pp. Sotalecki Stanisław, Frompa Aleksader, Puchalski Kazimierz, Dybuś Andrzej, Budzyński Franciszek, Chylewski Witołd, Lewakowski Roman (dotychczasowy elew).

Jako elew: p. Unikowski Stanisław.

Drobne ogłoszenia.

Dwa rowery (Waffendrad z Steyr), tegoroczny model, bardzo mało używane do sprzedania. Cena 120 i 130 zł. Bliższa wiadomość w Administracy „Koła“.

Dostawca Oddziału Kolarzy Sokoła Lwowskiego, Lwowskiego Klubu Cyklistów i t. d.

J. CALDERONI

(H. ROSENTHALA następca.)

Zakład mundurowania pp. Oficerów i Urzędników

we Lwowie, ul. Kopernika 9.

Poleca:

Kompletne stroje dla cyklistów w najnowszych fasonach. — Mundury sokole, płaszcze, oraz wszelkie potrzeby do mundurów. — Stroje ćwiczebne sokole. Mundury wojskowe i urzędnicze i wszelkie do nich potrzeby. — Broń przyboczną i palną. — Czapki własnego wyrobu i t. d. — Przyjmuje zamówienia na sztandary i szarfy. — Wielki wybór angielskich i krajowych materyi na stroje kolarskie i mundury.

Największy wybór włoskich przyborów do szermierki.

Ceny umiarkowane stałe.



RADFAHR-HUMOR

i Radfahr-Chronik

kosztuje w Niemczech kwartalnie 1 M. 50 f.
W Austryi (ze stemplem kwartalnie 1 złr. 75 ct.

Redakcya:
R. Braunbeck i K. Ronninger. w Monachium.

Zamawiać można tylko przez pocztę.



Najlepsze koła

po cenach konkurencyjnie niskich.

Wielki wybór najprzedniejszych fabrykatów
Katalogi darmo i opłatnie.
Skład fabryczny rowerów **M. RUNDBAKIN,**
IX. Berggasse 3., Wiedeń.
Mało używane koła od zł. 50. na składzie.
Codziennie kupna okazyjne najlepszych marek po zdumiewająco niskich cenach.
Bardzo korystne dla odsprzedających.

KAROL DOMICZEK

elektro-mechanik, dostawca c. k. kolei państwowych
Lwów, ul. Sykstuska l. 23.

Wzorowo urządzony specyalny warstat dla naprawy rowerów

pędzony **motorem gazowym,** zaopatrzony w **znakomitą niklowalnię** i **piec do emaliowania** wykonuje szybko i starannie **wszelkie naprawy rowerów, niklowanie, emaliowanie i całkowite odnawianie tychże. Siły robocze znacznie zwiększone!**

Nadto poleca

Znakomite rowery marki „ADLER“ oraz własnego wyrobu!

Wszelkie przybory do rowerów utrzymuje tylko w najlepszej jakości!

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling